

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2031/05-06號文件

檔 號：CB1/BC/3/05

有關《兩鐵合併條例草案》的背景資料摘要

目的

此文件載述有關《兩鐵合併條例草案》(下稱“條例草案”)的背景資料，並綜述議員在交通事務委員會及財經事務委員會於2006年4月及5月舉行的會議上，商議有關地下鐵路(下稱“地鐵”)及九廣鐵路(下稱“九鐵”)系統擬議合併一事時所表達的主要意見及關注。

兩鐵合併

2. 在2006年4月11日，政府宣布當局已與地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)就兩鐵合併的架構及條款達成共識。政府與地鐵公司以此為基礎簽訂不具約束力的諒解備忘錄。合併方案的詳情載於立法會CB(1)1291/05-06(01)號文件。有關要點載列如下，以方便委員參考：

(a) 交易架構及主要的財務條件

交易架構

- 九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)將會授予地鐵公司使用其資產經營九鐵系統的服務經營權。
- 服務經營權最初為期50年。
- 地鐵公司的上市公司身份將會維持不變。地鐵公司是合併後的公司的法律實體。
- 合併後的公司將會負責九鐵系統每天的營運及維修保養，並會支付經營權有效期期間的所有營運資本開支。

主要的財務交易條件

- 地鐵公司將會向九鐵公司支付以下費用：
 - 為服務經營權及收購九鐵公司某些短期鐵路資產(例如物料及備用品)即時支付42億5,000萬元；
 - 在服務經營權有效期期間每年支付7億5,000萬元的固定費用；及

- 由第四年開始，每年從使用服務經營權包括的九鐵公司資產所得各種收入，按比例攤分作為非固定費用，收入介乎25億元以上至50億元之間的比率為10%，隨後的25億元為15%，超過75億元為35%。
- 地鐵公司將會支付77億9,000萬元收購物業方案的資產，當中包括以下各項：
 - 東鐵、馬鞍山鐵路、輕鐵及九龍南線沿線的物業發展權(49億1,000萬元)；
 - 九鐵公司現時持有與東鐵及輕鐵有關的投資物業(28億4,000萬元)；及
 - 九鐵公司的物業管理業務(4,000萬元)。

(b) 兩鐵合併後減價

- 由公布合併方案之日(即2006年4月11日)起的24個月內不會調高票價。
- 由兩鐵合併首日起每天將會有280萬人次可從減價中受惠。
- 將會取消由1元至7元不等的轉乘車費；全面調低以八達通卡支付全費的乘客的車費，每程可獲減價2毫；而票價在12元以上的車程，每程可獲額外減價1元。
- 保證車程票價在12元或以上的所有鐵路乘客每程的減幅最少達一成，每天約有340,000人次受惠。
- 保證車程票價介乎8.5元至11.9元之間的所有鐵路乘客每程減幅最少達5%，每天約有116萬人次受惠。
- 在兩鐵合併後的首年，長者在星期日及公眾假期使用地鐵及九鐵，每程亦可享受2元的票價優惠。
- 減價將會適用於地鐵(機場快線除外)、西鐵、東鐵(羅湖程除外)及馬鞍山鐵路。輕鐵將會被排除於減價方案之外。

(c) 引入票價調整機制

- 將會引入客觀及具透明度的票價調整機制，以取代票價自主權。
- 日後票價將會按照與消費物價指數、工資指數及生產力因素掛鉤的直接驅動方程式，可加亦可減：

$$\Delta \text{票價} = 0.5 * \Delta \text{綜合消費物價指數} + 0.5 * \Delta \text{工資指數} - \text{生產力因素}$$

Δ綜合消費物價指數及Δ工資指數是按政府統計處定期公布的綜合消費物價指數及名義工資指數(運輸業界)的變動而釐定。

- 將會以此方程式每年評估鐵路票價一次。
- 生產力因素將設定於0.1%及在兩鐵合併後第六年生效。
- 票價調整等於或少於1.5%時，有關調整將遞延至翌年。即某年的票價減幅或增幅少於1.5%，便不會調整該年的票價。
- 票價調整機制將會應政府或合併後的公司的要求，每5年檢討一次。

(d) 前線員工的職業保障

- 地鐵公司及九鐵公司的所有前線員工¹不會因兩鐵合併而受影響。
- 兩鐵合併的首3年內，由於合併產生的協同效益，職位空缺會有淨增長，員工將會有更多的發展機會。

條例草案

3. 為了以建議架構為基礎落實兩鐵合併，當局必須對《地下鐵路條例》(第556章)(下稱“《地鐵條例》”)及《九廣鐵路公司條例》(第372章)作出適當的修訂，以賦權九鐵公司為落實兩鐵合併的目的，與地鐵公司簽訂服務經營權協議；擴大地鐵公司專營權的範圍，以涵蓋合併後的公司經擴大的業務範圍；將九鐵公司員工的僱傭合約及其他相關的九鐵公司合約轉移給合併後的公司，並為落實兩鐵合併引入恰當的賦權及相應條文。經修訂的《地鐵條例》將會是合併後的公司規管法例。條例草案的詳情載於立法會參考資料摘要(檔號：ETWB(T) CR 1/986/00)。

4. 地鐵公司與政府訂立的現行營運協議，將會擴大為綜合營運協議。綜合營運協議將會訂明合併後的公司鐵路營運方面所需達到的服務和安全標準，以及票價調整機制。

諮詢立法會事務委員會

5. 政府當局在2006年4月12日向交通事務委員會及財經事務委員會簡介兩鐵合併方案及建議的下一步工作。該兩個事務委員會曾與政府當局分別在2006年5月22及23日進一步討論與票價相關的事宜及財務／物業方案。交通事務委員會亦曾在2006年4月28日與兩鐵五會聯

¹一如地鐵和九鐵所商定，前線員工是指長期僱用之全職非管理層員工，而其受僱於日常列車、車站、巴士及車輛之運作及維修，貨倉運作及保安運作等。非管理人員指薪金低於地鐵MG1級及九鐵等8級，而屬長期僱於不少於2年之合約。

席會議及地鐵公司員工評議會的代表舉行會議，並與政府當局進一步討論與員工相關的事宜。其後，當局在2006年5月26日向交通事務委員會簡介落實擬議兩鐵合併方案的立法綱領。

委員的關注

6. 當局就擬議兩鐵合併諮詢委員時，委員曾對多項事宜表示關注。主要的關注載列如下：

對兩鐵合併的一般關注

- (a) 兩鐵合併的利弊，以及相對於選用全面出售的模式，採用建議的交易架構(即服務經營權協議)的優勝之處；
- (b) 合併後的公司參與本地鐵路發展及營運以外的業務是否恰當；
- (c) 撤銷合併後的公司專營權的機制；

與票價相關的事宜

- (d) 應檢討建議減價方案的範圍及幅度，以惠及更多乘客。輕鐵、機場快線及東鐵羅湖服務亦應包括在減價方案內；
- (e) 兩鐵無論會否合併，均應立即減低票價，並應向長者及殘疾人士提供票價優惠；
- (f) 合併後的公司應繼續提供現行的月票計劃及其他票價優惠計劃；
- (g) 凍結鐵路票價24個月的協議應由兩鐵合併後首天而非公布建議方案之日(即2006年4月11日)起計；
- (h) 採用票價調整機制意味日後的加價不會受到任何形式的管制。因此，應考慮設立穩定票價基金或設定上限，以便緩和日後調高票價的水平。亦有委員提出意見，認為日後的加價應獲得立法會批准；

財務／物業方案

- (i) 對九鐵公司物業方案內包括的物業及相關商業利益作出估值的依據，以及有否賤賣九鐵公司的資產；
- (j) 為何物業方案是兩鐵合併交易不可或缺的一部分，以及物業方案的用意是否為了爭取股東支持兩鐵合併；
- (k) 是否有需要及有何理據採用鐵路——物業的模式而不把物業公開拍賣或招標，以資助鐵路的營運及減價；
- (l) 計算服務經營權費用的依據；

- (m) 將服務經營權協定的年期定為50年的理據為何，以及會否考慮將經營權的年期縮短至20或30年，期間經中期檢討後，可選擇將年期進一步延長；
- (n) 有否需要及有何理據推出機制，讓政府能控制合併後的公司招標發展的鐵路物業所興建住宅單位的數目；

與員工相關的事宜

- (o) 新訂的一套聘用條款及條件不應較現行的聘用條款及條件差，而所有員工包括非前線員工及合約員工的職業保障不會因兩鐵合併而受影響；
- (p) 應在政府、兩間鐵路公司和職工會之間建立定期溝通機制，並應正式承認工會可以進行集體談判及處理因兩鐵合併而引起的上訴；
- (q) 合併後的公司應提供所需的協助，以便重新調配及再培訓受影響的員工；

公司管治

- (r) 政府參與地鐵公司的公司管治，以及政府如何能平衡普羅市民與該公司之間的利益矛盾；
- (s) 兩鐵合併後的公司日後董事局的成員組合，以及保留九鐵公司及其管理局的理據；

鐵路安全及表現規定

- (t) 會否就列車服務受阻訂立新規定，並就服務失誤對合併後的公司施加較重罰則，以及會否設立法定團體，監察鐵路營運的表現；
- (u) 合併後的公司會否採用兩間鐵路公司在服務表現及顧客服務承諾、維修保養標準及改善服務，以及票價優惠和推廣計劃等方面的最佳作業方式，作為統一及遵守有關作業方式的準則；
- (v) 如何確保合併後的公司不會暫緩實施服務改善計劃或縮減維修保養的預算，以便賺取最大的利潤，犧牲乘客的利益；在兩鐵合併後，確保合併後的公司會提供安全、可靠及優質鐵路服務的管制機制的詳情；
- (w) 九鐵公司月台幕門加裝計劃會否因兩鐵合併而受影響；
- (x) 有否需要檢討在列車車廂內播放有聲廣告及節目，以及在車站內派發單張及進行其他宣傳活動的問題；及

新項目

- (y) 合併後的公司會否進行在財政上不可行的鐵路項目，以及相關的融資安排。

7. 政府當局對委員在過往會議席上提出的質詢作出的回應的概要載於**附件I**。

員方表示的關注

8. 員方曾在交通事務委員會2006年4月28日的會議上提出以下主要意見：

- (a) 雖然兩鐵合併會為整個社會帶來整體利益，但在推動合併前充分處理員方提出的關注亦同樣重要；
- (b) 應有適當的機制確保在前線員工定義範圍內但其後被管理層調往非前線職位的員工，仍可繼續享有職業保障；
- (c) 某些前線員工未被納入政府及該兩間公司所公布的“前線員工”定義之內，例如物業管理、人力資源、公共關係、行政、物流等方面的文職人員。因此，應盡力確保他們在兩鐵合併後，可以留在現時的工作崗位；
- (d) 在過渡至合併後的公司劃一的聘用條款及條件期間，應讓員工選擇可根據本身的意願保留當時的聘用條款及條件，或轉用新一套的聘用方案；
- (e) 該兩間公司應照顧所有員工的利益，而兩鐵合併亦不應導致任何強制裁員的情況。合併後的公司應盡一切努力協助受影響的員工，並作出適當的重新調配安排。當局應修改法例，以保障員工的利益；
- (f) 應准許職工會直接參與制訂合併後的公司劃一的聘用條款及條件，以便為員工的利益提供最佳的保障；及
- (g) 應向合約員工提供永久性的職位，以確保順利過渡。

9. 兩間鐵路公司員方提交的書面意見書載於**附件II**。

10. 文件一覽表載於**附件III**。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年7月3日

立法會交通事務委員會 2006 年 5 月 26 日會議
跟進事項的回應

地鐵有限公司(地鐵公司)及九廣鐵路公司(九鐵公司)的作業典範

服務表現及顧客服務承諾

地鐵公司及九鐵公司目前有衡量服務表現目標的類似準則。服務表現的要求可大致分為：

- (a) 列車服務表現（列車按照編定班次行走的列車服務供應、乘客車程準時程度、列車服務準時程度、列車服務可靠程度） — 這些準則是用作衡量列車班次延誤及暫停服務的情況；及
- (b) 車站的客務設備（增值機、自動售票機、扶手電梯及乘客升降機）及磁性車票的可靠程度 — 這些準則是用作衡量這些設備是否正常運作。

2. 兩間鐵路公司亦自發地制定顧客服務承諾或服務目標，這些承諾或目標包括衡量乘車環境的準則。

3. 兩間鐵路公司服務表現的要求和其顧客服務承諾訂立的目標水平很高，而衡量準則所涵蓋的範圍亦很廣，在全球首位之列。許多鐵路營運商只會訂下有關列車延誤及暫停服務的目標。

4. 地鐵公司及九鐵公司目前的服務表現要求臚列於**附件 A**，而地鐵公司的顧客服務承諾及九鐵公司相應的服務目標在**附件 B** 列出。兩間公司一直能夠達到訂立的客戶服務承諾，甚至經常超出既定要求及目標。由於不同的鐵路線正處於不同的狀態及在不同的營運環境下運作，因此不同的鐵路線的服務表現要求及服務承諾目標可能會有所不同。假如落實合併，合併後的公司為線路訂立的服務表現的要求及顧客服務承諾水平，最少會和現時要求的水平一樣高。

5. 兩間鐵路公司的高水準表現，反映兩間公司均具備達致超出要求所需的必要技術及專業知識。一旦落實進行兩鐵合併，他們將可以互相分享交流技術和知識，這會有助合併後的公司維持高水平的服務表現。

維修標準及服務改善

6. 地鐵公司的列車的重型維修及大修工作，在其五個車廠的其中兩個進行，而九鐵則在其四個車廠的其中三個內進行。兩間公司存在這個分別，主要由於地鐵公司的列車可在其鐵路網絡內互相調動使用，而九鐵公司的東鐵、西

鐵及輕鐵網絡則不能互通。兩間公司的預防性維修，不論頻密程度及詳細工作項目均大同小異。

7. 兩間公司的列車均行走特定鐵路線，而兩間公司所營運的每條鐵路線皆個別設有車廠，為該條鐵路線的列車進行日常維修（惟地鐵小濠灣車廠同時為東涌線及機場快線提供服務）。

8. 兩間公司在基建維修方面涵蓋的工作範圍相同，包括故障修復、檢查、預防性及修正維修，以及提升及更新設備（部分當作資本性開支），同時涉及相同的範疇，包括土木工程、軌道（即路軌）、信號及通訊、高壓電及架空電線。兩間公司大部分的基建維修工作是在非行車時間內進行，即列車服務停止後至翌日列車服務開始前，當中的三至五個小時。

9. 兩間公司均設有安全及品質支援部門，負責發展及管理全公司的綜合管理系統，以及監控安全及品質表現。

10. 我們了解合併後的公司會在合併後短期內深入檢討兩間公司不同的作業方式，並會適當地利用雙方各自的作業典範，重新設計內部程序。

車費優惠及推廣計劃

11. 地鐵公司及九鐵公司為長者(65 歲或以上)及小童(3 歲至 11 歲)提供車費半價的優惠。地鐵公司亦為年齡介乎 12 歲至 25 歲就讀認可全日制課程的學生提供車費半價的優惠。為鼓勵使用路面交通工具的乘客轉乘鐵路，地鐵公司及九鐵公司在特定的專線小巴及專營巴士線路，提供轉乘優惠或免費接駁。西鐵亦提供輕鐵及接駁巴士的免費轉乘安排。

12. 除了以上所述，兩間公司都曾為乘客提供不同的推廣計劃。地鐵公司及九鐵公司目前提供的車費優惠及推廣計劃的摘要分別載於**附件 C** 及**附件 D**。

在票價調整機制下最早可能調整鐵路票價的時間

13. 我們現正進行落實兩鐵合併所需的有關程序，包括法例修訂的工作。視乎法例修訂的工作進度，我們預計完成整個合併程序需時約一年。鐵路票價將在合併首日起下調。假如兩鐵合併在 2007 年年中實施，合併後的首次票價調整，將不會早於 2008 年年中，並將以合併首日被調低的票價作為合併後票價調整的基準票價。假如兩鐵合併能夠愈早落實，乘客將有愈長時間享受因合併而帶來的減價得益。

保留九鐵公司及其管理局的理據

14. 在合併方案下，九鐵公司會授予合併後的公司服務經營權以營運九鐵鐵路及其巴士服務，同時會保留經營權下的資產的擁有權，以及其現有的財務責任。因此，在兩鐵合併後，九鐵公司需要繼續執行部分行政、會計和庫務工作。此外，在服務經營權協議下，合併後的公司在其專營權終止後或其專營權中與九鐵有關部份遭撤銷時，須將有關資產交還予九鐵公司，因此需要保留九鐵公司。九鐵公司仍然會是法定公司，有其管理局。我們預期其管理局會由政府官員以官方身份出任主席/董事，而他們收取的任何報酬將撥歸政府收入。

15. 由於目前九鐵公司絕大部份的運作將交由合併後的公司負責，九鐵公司為支援合併後的運作所涉及的開支將只限於聘用外間核數師、會計師、公司秘書、庫務人員等費用。

集體談判

16. 社會上對立法實施強制性集體談判一事，並未有共識。立法會曾先後三次在一九九八年十二月、一九九九年四月和二零零二年十二月動議辯論實施強制性集體談判的要求，但三次動議均遭否決。

17. 儘管如此，政府仍會致力推動僱主與勞工組織間自願性的諮詢及溝通。一直以來，我們已採取多項措施，在企業和行業層面，推動廣泛發展與使用自願性的諮詢及溝程序。

處理因兩鐵合併而引起與員工有關的上訴

18. 兩間鐵路公司已承諾建立上訴機制，處理因兩鐵合併所引起與員工有關的上訴事宜。兩間鐵路公司會參照他們現有的上訴安排；當中員工代表可在過程中有某程度的參與。兩間公司已明確表示將來因合併而起的有關員工安排的上訴，將會繼續有員工代表參與，而這些員工代表將包括兩間公司的工會代表，及評議會/諮詢委員會的代表。鐵路公司會於稍後就具體安排諮詢及知會員工。

政府官員出任合併後的公司董事局成員的角色

19. 合併後的公司董事局的職能由全體成員履行。董事須忠實及真誠地為公司的利益行事，並運用合理水平的技能及謹慎地行使董事的權力。董事局內政府官員的角色，與其他董事局成員並無分別。

20. 正如其他成員可能會把在本身行業所獲得的經驗和專業知識應用於董事局的商議上，政府官員亦會善用他們對公眾利益和期望的了解，以及作為規管當局所獨有的洞察力，向董事局提供意見。這樣有助確保董事局商議事項時可在審慎商業原則與公眾利益之間取得平衡。值得注意的是，政府主要是透過既定的渠道以有關的法例及營運協議為根據，行使其對地鐵公司運作的規管。我們會採用相同的安排來規管合併後的公司的表現，並擴充現時的營運協議為綜合營運協議，以涵蓋九鐵的運作。政府官員在合併後的公司董事局出任董事並沒有角色衝突。

21. 作為合併方案的一部份，我們會引入一個客觀及具透明度的票價調整機制，以取代現時兩間鐵路公司的票價自主權。這樣將可消除將來政府官員在鐵路公司董事局內商議票價調整時可能存在的角色衝突的憂慮。

物業發展管制機制

22. 在合併方案下，政府將引入機制，以容許政府管制鐵路物業發展項目招標計劃的建屋數量。有關機制旨在讓政府在特殊的情況下得以管制鐵路物業發展項目招標計劃的建屋數量，此舉符合政府監察整體房屋供應的做法。政府是按公眾利益行事，確保有足夠的土地供應，適時地應付市場的需求，從而協助物業市場穩健發展。

23. 目前，當局設有機制讓地政總署署長非正式地討論和協調兩間鐵路公司的招標計劃，以便按市場需求有秩序地推出鐵路物業發展項目。在新機制下，政府與合併後的鐵路公司每年會就該公司未來三年的物業發展計劃進行商討。新機制純粹把現行安排在兩鐵合併後正式落實。

就委員在以往委員會會議提出的事宜所作的回應的總覽

24. 為方便委員參考，我們整合及總結了我們於4月27日、5月19日、5月22日、6月2日及6月5日，就委員提出有關兩鐵合併的關注和問題，回覆立法會秘書處的書面回應及補充資料。詳情見**附件 E**。

2006年7月4日

附件 A

地鐵公司及九鐵公司服務表現的要求

服務表現項目	地鐵公司	九鐵公司		
		東鐵	馬鞍山鐵路	西鐵
列車按照編定班次行走	98.5%	98.5%	98.5%*	98.5%
乘客服務車程準時性	地鐵: 98.5% 機場快線: 98%	98%	98%	98%
列車準時程度	地鐵: 98% 機場快線: 98%	98%	98%*	98%
增值機可靠性	95.5%	98%	98%	98%
售票機可靠性	93%	97%	97%	97%
閘機出入口可靠性	97%	97%	97%	97%
扶手電梯可靠性	98%	98%	98%	98%
乘客升降機可靠性	98.5%	98%	98%	98%

* 由 2007 年 1 月 1 日起生效

地鐵公司的顧客服務承諾及九鐵公司相應的服務目標

服務表現項目	地鐵公司	九鐵公司		
		東鐵	馬鞍山鐵路	西鐵
列車按照編定班次行走	99.5%	99.0%	99.0%	99.0%
乘客服務車程準時性	地鐵: 99.5% 機場快線: 99.0%	不適用	不適用	不適用
列車準時程度	地鐵: 99.0% 機場快線: 99.0%	99.0%	99.0%	99.0%
增值機可靠性	98.0%	不適用	不適用	不適用
售票機可靠性	98.0%	99.0%	99.0%	99.0%
閘機出入口可靠性	99.0%	99.0%	99.0%	99.0%
扶手電梯可靠性	99.0%	99.0%	99.0%	99.0%
乘客升降機可靠性	99.0%	99.0%	99.0%	99.0%
列車服務可靠性 (列車行走多少車卡公里才遇到一次五分鐘以上的延誤)	500,000	不適用	不適用	不適用
車票可靠性 (乘客使用磁性車票多少次才遇到一次失誤)	8,000	不適用	不適用	不適用
溫度及通風	列車車廂: 97.0% 註 1 車站: 90.0% 註 2	註 3	註 3	註 3
清潔程度	列車車廂: 98.5% 註 4 列車車身: 98.0% 註 5	註 6	註 6	註 6
七天內回覆乘客查詢	99.0%	註 7	註 7	註 7

註:

1. 地鐵的目標是維持列車車廂平均溫度為攝氏 26 度或以下。
2. 地鐵的目標是維持列月台平均溫度為攝氏 27 度或以下，車站大堂則為攝氏 29 度或以下(特別炎熱的日子除外)。

3. 九鐵的目標是車廂空調系統發生故障次數每月少於**3**次。
4. 地鐵的目標是每天清潔列車車廂。
5. 地鐵的目標是每兩天清洗列車車身一次。
6. 九鐵的目標是百分之九十九的列車車身每兩天清潔一次。
7. 九鐵的目標是百分之九十九的書面查詢六個工作天內回覆，電話查詢兩個工作天內回覆。

地鐵公司目前提供車費優惠

優惠	詳情	優惠期
新大嶼山巴士接駁地鐵優惠	<ul style="list-style-type: none"> ● 地鐵乘客使用成人八達通卡，一小時內由地鐵轉乘專綫小巴，或由專綫小巴轉乘地鐵，可享\$1 車費優惠： (一) 38 號綫途經東涌站 (二) 37 號綫途經東涌站 (三) N38 號綫途經東涌站 (四) 38P 號綫途經東涌站 	<p>2001 年 9 月 1 日起</p> <p>2001 年 12 月 1 日起</p> <p>2002 年 6 月 1 日起</p> <p>2005 年 8 月 29 日起</p>
專綫小巴接駁地鐵優惠	<ul style="list-style-type: none"> ● 現時共有二十三條專綫小巴合作提供轉乘優惠，使用成人八達通卡乘客可享\$0.3 至\$1 車費優惠： (一) 九龍專綫小巴 76B 號綫途經藍田站，106 號綫途經牛頭角站，77M 號綫途經九龍站及尖沙咀站，78 號綫途經奧運站及尖沙咀站； (二) 九龍專綫小巴 7 號綫途經尖沙咀站； (三) 香港專綫小巴 10 號綫及 31 號綫途經銅鑼灣站、灣仔站及金鐘站，10A 號綫途經中環站及香港站，11 號綫途經銅鑼灣站、灣仔站及金鐘站； (四) 新界專綫小巴 15M 及 17M 號綫途經途經寶琳站； (五) 新界專綫小巴 101M 號綫途經坑口站； (六) 九龍專綫小巴 59M 及 59A 號綫途經觀塘站； (七) 九龍專綫小巴 79M 號綫途經黃大仙，香港專綫小巴 14M 號綫途經銅鑼灣站； (八) 九龍專綫小巴 54 號綫途經彩虹站； (九) 九龍專綫小巴 71A 及 71B 號綫途經藍田站； (十) 香港專綫小巴 49M 及 50 號綫途經西灣河站； 	<p>2005 年 4 月 1 日起</p> <p>2005 年 6 月 1 日起</p> <p>2005 年 6 月 1 日起</p> <p>2002 年 10 月 1 日起</p> <p>2002 年 11 月 1 日起</p> <p>2002 年 12 月 31 日起</p> <p>2003 年 7 月 1 日起</p> <p>2004 年 5 月 1 日起</p> <p>2004 年 10 月 1 日起</p> <p>2005 年 12 月 1 日起</p>

優惠	詳情	優惠期
	(十一) 香港專綫小巴 24A 及 24M 號綫途經金鐘站及灣仔站，25 號綫途經銅鑼灣站	2006 年 4 月 1 日起
觀塘跨境快線接駁地鐵優惠	<ul style="list-style-type: none"> 使用成人／學生／長者／小童八達通卡乘客，三小時內由觀塘跨境快線轉乘地鐵，或由地鐵轉乘觀塘跨境快線，可享高達\$5 車費優惠。 	2004 年 11 月 1 日起
機場員工八達通	<ul style="list-style-type: none"> 機場及亞洲國際博覽館員工，經申請特別機場快綫員工個人八達通，可享有機場快綫單程票價低至 36 折優惠。 	1998 年 12 月起
旅行社購票安排	<ul style="list-style-type: none"> 市民可以於指定旅行社以優惠價格位購買機場快綫車票。 	1998 年 7 月起
機場快綫團體套票	<ul style="list-style-type: none"> 機場快綫團體乘客往來香港、九龍或青衣至機場可享團體套票優惠 (單程): 2 人行套票 - \$160, \$140 及 \$90 ; 3 人行套票 - \$210, \$190 及 \$125; 4 人行套票 - \$250, \$220 及 \$150。 	2005 年 3 月 1 日至 2006 年 11 月 30 日
機場快綫「多乘賞」計劃	<ul style="list-style-type: none"> 乘客須以其香港身分證及八達通卡登記參加此計劃。成功登記的參加者，每次以其已登記的八達通卡付款乘搭機場快綫可獲 1 獎分。 累積滿 7 獎分者可換取免費機場快綫車票(最多 12 張) 或 500 亞洲萬里通里數。 由 2006 年 3 月 8 日起，參加者可選擇以 7 獎分換取 3,500 港龍積分。 所有新參加者可獲機場快綫來回車票半價優惠乙張。 	2006 年 1 月 1 日至 2006 年 12 月 31 日
早晨專綫服務 青衣/九龍 -> 香港	<ul style="list-style-type: none"> 乘客於星期一至六(公眾假期除外)早上 7 時至 10 時可以 \$20 優惠價，乘搭機場快綫由青衣或九龍站前往香港站。 	2006 年 1 月 15 日至 2007 年 1 月 14 日
地鐵股東推廣計劃	<ul style="list-style-type: none"> 地鐵股東隨年報獲贈機場快綫 66 折優惠券。優惠券適用於成人/小童/長者/學生八達通卡的乘客。 股東以優惠券單張上的確認號碼登記參加機場快綫「多乘賞」計劃，即可獲兩倍獎分。 	2006 年 4 月 18 日至 2006 年 8 月 31 日
國泰航機上銷售推廣	<ul style="list-style-type: none"> 所有國泰航班會預售機場快綫優惠車票。乘客可於指定的機場快綫客務中心換取正式車票登車。 	2004 年 10 月 1 日至 2006 年 9 月 30 日
國泰-飲勝推廣計劃	<ul style="list-style-type: none"> 乘搭國泰航班的乘客憑有效的登機証或機票於抵港後 7 天內可以單程票價購買來回機場快綫車票。 	2005 年 4 月 1 日至 2007 年 4 月 15 日
亞洲萬里通會員- 機	<ul style="list-style-type: none"> 亞洲萬里通會員可憑 5000, 4500 及 3000 里數分別 	2004 年 1 月 1

優惠	詳情	優惠期
機場快綫 「2程來回車票」優惠計劃	換取機場快綫來回車票(香港站、九龍站及青衣站)兩張。 ● 於2005年2月1日起,亞洲萬里通的乘客亦可藉購買機場快綫2程來回車票賺取150亞洲萬里通里數。	日起
香港旅遊發展局 - 精彩旅遊年獻禮	● 香港旅遊發展局的海外辦事處派發的各地獻禮手冊中提供機場快綫優惠分別為: 迪士尼綫一天乘車証\$5折扣; 機場快綫遊客八達通\$30(2程)/\$20(單程)折扣; 機場快綫來回車票\$20(香港站)/\$20(九龍站)/\$10(青衣站)折扣。	2005年1月1日至 2006年10月15日
半島中心地鐵特惠站	● 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站,並在同日內於尖沙咀站入閘,即可享\$2車費優惠(機場快綫除外)	2005年10月8日至 2006年9月30日
中港城地鐵特惠站	● 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站,並在同日內於尖沙咀站或九龍站入閘,即可享\$2車費優惠(機場快綫除外)	2006年2月1日至 2007年1月31日
油麻地駿發花園地鐵特惠站	● 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站,並在同日內於油麻地站入閘,即可享\$2車費優惠(機場快綫除外)	2005年10月8日至 2006年9月30日
坑口地鐵特惠站	● 乘客使用成人八達通卡輕拍位於富寧花園的地鐵特惠站,並在同日內於坑口站入閘,即可享\$2車費優惠(機場快綫除外)	2005年10月8日至 2006年9月30日
將軍澳地鐵特惠站	● 乘客使用成人八達通卡輕拍位於尚德商場的地鐵特惠站,並在同日內於將軍澳站入閘,即可享\$2車費優惠(機場快綫除外)	2005年10月8日至 2006年9月30日
中環廣場地鐵特惠站	● 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站,並在同日內於灣仔站入閘,即可享\$2車費優惠(機場快綫除外)	2005年7月28日至 2006年7月20日
集成中心地鐵特惠站	● 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站,並在同日內於灣仔站或銅鑼灣站入閘,即可享\$2車費優惠(機場快綫除外)	2005年9月22日至 2006年9月14日
中半山「蘇豪」區地	● 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站,並在	2005年11月1

優惠	詳情	優惠期
鐵特惠站	同日內於上環站、中環站或香港站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外）	日至 2006年10月31日
北角和富家居庭地鐵特惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於北角站或炮台山站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2006年1月16日至 2007年1月15日
旺角新世紀廣場地鐵特惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於旺角站或太子站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2006年5月21日至 2007年5月20日
荃灣英皇娛樂廣場地鐵優惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於荃灣站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2005年7月23日至 2006年7月15日
啓德花園商場地鐵優惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於黃大仙站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2005年9月14日至 2006年9月6日
海港城地鐵優惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於尖沙咀站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2006年4月7日至 2007年4月6日
青怡花園地鐵特惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於青衣站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2005年8月8日至 2006年8月7日
盈暉家居城地鐵特惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於美孚站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2005年10月28日至 2006年10月27日
百匯電腦城地鐵特惠站	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於上環站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2005年12月2日至 2006年12月1日
長發商場地鐵特惠	<ul style="list-style-type: none"> 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於上環站入閘，即可享\$2車費優惠（機場快綫除外） 	2005年12月22日

優惠	詳情	優惠期
站	同日內於青衣站入閘，即可享\$2 車費優惠（機場快綫除外）	日至 2006年12月21日
海富商場地鐵特惠站	<ul style="list-style-type: none"> • 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於奧運站或旺角站入閘，即可享\$2 車費優惠（機場快綫除外） 	2006年4月7日至 2006年10月6日
企業廣場地鐵特惠站	<ul style="list-style-type: none"> • 乘客使用成人八達通卡輕拍此地鐵特惠站，並在同日內於九龍灣站入閘，即可享\$2 車費優惠（機場快綫除外） 	2005年7月23日至 2006年7月22日

九鐵公司目前提供車費優惠

東鐵

優惠	優惠期	詳情
東鐵「全月通」	2005年4月1日至2006年12月底	售價\$380，持有東鐵「全月通」的乘客，可在該月內無限次乘搭東鐵以及享用指定的東鐵免費接駁服務，現使用\$300「全月通」的乘客，可繼續以特惠價購買下一個月的「全月通」。
海洋公園-九廣鐵路「逍遙特惠」套票	2006年2月4日直至另行通知	優惠價\$198，套票包括海洋公園日間入場門票、乘搭九鐵及免費穿梭巴士往返海洋公園。
新渡輪(澳門)-九廣鐵路「澳門尊尚」套票	2006年4月28日至2006年12月底	優惠價\$280，套票包括來回船票、九鐵本地線乘車證，博物館入場券及特約商號優惠券。此外，「澳門尊尚」羅湖套票以\$320優惠價發售。
九鐵遊客套票	2005年5月16日至2006年12月底	優惠價\$80，包括「九鐵本地線乘車證」，全日無限任搭東鐵及西鐵，前往九龍市中心及新界各大旅遊景點，及「九鐵羅湖線乘車證」往返內地。
「香港全接通」乘車套票	2006年4月24日直至另行通知	優惠價\$100，乘車套票包括「九鐵羅湖線乘車證」，可於一個月內乘搭東鐵(普通等)或馬鐵來往羅湖站各一次；及「遊客地鐵1天乘車證」換領券，憑券於指定地鐵客務中心換領「遊客地鐵1天乘車證」，在乘搭首程地鐵開始計連續24小時內無限次乘搭地下鐵路(機場快線除外)。此外，乘客可另付港幣\$30，購買「九鐵本地線乘車證」，可於一天內無限次乘東鐵普通等(羅湖及馬場站除外)、馬鐵、西鐵、輕鐵及九鐵巴士。
九鐵快線 - 迪士尼樂園	2005年9月直至另行通知	優惠價\$120，「九鐵快線--迪士尼樂園」為過境旅客提供來往羅湖與香港迪士尼樂園的鐵路巴士聯運服務，乘客只須於羅湖站登上東鐵列車，然後在上水站轉乘豪華巴士，便可直接抵達迪士尼樂園。
九鐵的士套	2005年9月直至	優惠價\$380，「九鐵的士套票」，一套最多四人使用，經東鐵換乘的士直達迪士尼

票 - 迪士尼樂園	另行通知	樂園。
九鐵快線 - 迪士尼樂園本地線好玩套票	2006年7月1日至2006年9月30日	平日套票優惠價\$325，套票包括迪士尼樂園入場券一張、九鐵本地線乘車證一張及穿梭巴士來回東鐵上水站 - 迪士尼樂園(經西鐵錦上路站)。
東鐵乘客免費轉乘九鐵巴士優惠	直至另行通知	東鐵乘客轉乘新界東北區內的4條九鐵巴士路線及K16巴士可享有免費接駁優惠。

東鐵/專利巴士轉乘優惠

路線編號	路線	轉乘優惠		優惠期
		成人	小童 / 長者	
701	海麗邨 - 旺角(循環線)經南昌站	免費轉乘		2004年8月22日直至另行通知

東鐵/專線小巴轉乘優惠

路線編號	路線	轉乘優惠	優惠期
77M	尖沙咀東 - 地鐵九龍站(循環線)	劃一減免\$3車資	直至另行通知
78	尖沙咀(漢口道) - 維港灣(循環線)	劃一減免\$1車資	直至另行通知
79K	東鐵旺角站 - 栢景灣(循環線)	劃一減免\$1車資	直至另行通知
21K	東鐵旺角站 - 大角咀(櫻桃街)(循環線)	劃一減免\$1車資	直至另行通知
810	沙田市中心 - 馬鞍山(雅典居)(循環線)	劃一減免\$1車資	直至另行通知
58K	上水 - 丙崗	劃一減免\$0.5車資	直至另行通知
58K特別線	上水站 - 北區醫院(循環線)	劃一減免\$0.5車資	直至另行通知
501K	聯和墟 - 欣盛苑(循環線)	劃一減免\$0.5車資	直至另行通知

西鐵

優惠	優惠期	詳情
----	-----	----

西鐵「全月通」	2004年8月1日至2006年12月底	售價\$400，持有西鐵「全月通」的乘客，可在該月內無限次乘搭西鐵以及享用指定的西鐵免費接駁服務，現使用\$300「全月通」的乘客，可繼續以特惠價購買下一個月的「全月通」。
西鐵「自悠通」(前稱「節日通」)	2004年12月20日至2006年12月底	持有售價20元「自悠通」的乘客，可在購票當日無限次乘搭西鐵，以及享用指定的西鐵免費接駁服務。
小童/長者逢星期六、日及公眾假期\$2乘搭西鐵優惠	2004年6月12日至2006年12月底	3歲至11歲的小童及65歲或以上的長者逢星期六、日及公眾假期使用八達通乘搭西鐵，每程只需\$2。
搭的士轉乘西鐵\$2車費回贈	2003年12月20日至2006年12月底	乘客乘搭的士，轉乘西鐵於屯門至錦上路之間各站出發往荃灣西至南昌各站，可享\$2西鐵車費回贈。
西鐵錦上路站至皇崗直巴轉乘優惠	2005年3月1日直至2006年8月中旬	使用八達卡的西鐵乘客，只需多付\$15，便可接駁錦上路皇崗直巴，直達關口。
泊車轉乘優惠	2003年12月20日直至另行通知	西鐵乘客可在錦上路站享有泊車轉乘優惠，日泊\$15，時租\$3。
西鐵乘客輕鐵及九鐵巴士免費轉乘優惠	2003年12月20日直至另行通知	西鐵乘客轉乘輕鐵及新界西北區內的12條九鐵巴士路線及K16巴士可享有免費接駁優惠(輕鐵免費接駁優惠只適用輕鐵成人票價\$3.9或以下的車程)。

西鐵/專利巴士轉乘優惠

路線編號	路線	轉乘優惠		優惠期
		成人	小童 / 長者	
701	海麗邨 - 旺角(循環線) 經南昌站	免費轉乘		2004年8月22日直至另行通知
702	海麗邨 - 深水埗(循環線) 經南昌站	免費轉乘		2004年8月22日直至另行通知
971	南昌站 - 香港仔	\$1.5	\$0.8	2003年12月20日直至另行通知

西鐵/專線小巴轉乘優惠

路線編號	路線	轉乘優惠	優惠期
75	南昌站 - 長沙灣青山道	\$2.5	直至另行通知
81K	美孚站 - 深旺道海麗邨 (循環線)	免費轉乘	直至另行通知
86	荃灣西站 - 石籬	免費轉乘	直至另行通知
87K	荃灣西站 - 葵芳新都會 廣場	免費轉乘	直至另行通知
95K	荃灣西站 - 地鐵荃灣站	免費轉乘	直至另行通知
97	荃灣運輸大樓 - 華景山 莊	\$3.5 (來回大窩口 免費轉乘)	直至另行通知
99	荃灣運輸大樓 - 海濱花 園	\$0.4	直至另行通知
301M	荃灣海盛路 - 地鐵荃灣 站 (循環線)	\$0.3	直至另行通知
78	落馬洲公共運輸交匯 處 - 大欖隧道轉車處	\$2.5(成人)/ \$1.5 (小童/長者)	直至另行通知
77	落馬洲公共運輸交匯 處 - 天水圍	\$1.0	直至另行通知
33	元朗(泰豐街) - 下白泥	\$0.5	直至另行通知
34	元朗(泰豐街) - 流浮山	\$0.5	直至另行通知
35	元朗(泰豐街) - 沙橋尖 鼻咀	\$0.5	直至另行通知
45	屯門市中心 - 大興花園	\$0.3	直至另行通知
46	富泰邨 - 屯門市中心	\$1.0	直至另行通知

馬鐵

優惠	優惠期	適用範圍
馬鐵「全月 通」	2006年1月1日 至2006年6月底	優惠價\$200，乘客可每月無限次 任搭馬鐵及東鐵(普通等)及馬鐵 的組合車程。

馬鐵/專線小巴轉乘優惠

路線編號	路線	轉乘優惠	優惠期
803	顯徑 - 利安	劃一減免\$1車資	直至另行通知
804	廣源 - 顯徑	劃一減免\$1車資	直至另行通知
807B	大學站 - 水浪窩 (循環 線)	劃一減免\$1車資	直至另行通知

807K	大學站 - 井頭	劃一減免\$1 車資	直至另行通知
808	錦英苑 - 沙田威爾斯親王醫院	劃一減免\$1 車資	直至另行通知
808P	恒安邨 - 沙田威爾斯親王醫院	劃一減免\$1 車資	直至另行通知
809A	沙田站(排頭街) - 沙角街 (循環線)	劃一減免\$0.5 車資	直至另行通知
809K	沙田站(排頭街) - 水泉坳街 (循環線)	劃一減免\$0.5 車資	直至另行通知
810	沙田市中心 - 馬鞍山(雅典居) (循環線)	劃一減免\$1 車資	直至另行通知

輕鐵

優惠	優惠期	詳情
輕鐵個人八達通積分優惠	1997 年年底直至另行通知	持有個人八達通乘客可享有積分優惠，在下一程乘搭輕鐵時使用。(成人：在六天內，乘搭輕鐵票值滿三十元，可享車費折扣優惠三元。小童/長者：在六天內，乘搭輕鐵票值滿十五元，可享車費折扣優惠一元五角。學生：在四天內，乘搭輕鐵票值滿十二元，可享車費折扣優惠三元四角)。
輕鐵乘客免費轉乘優惠	2003 年 12 月 20 日直至另行通知	輕鐵乘客轉乘新界西北區內的 12 條九鐵巴士路線可享有免費接駁優惠。

當局於 4 月 27 日、5 月 19 日、5 月 22 日、6 月 2 日及 6 月 5 日，
就委員於提出的關注和問題回覆立法會秘書處的書面回應及補充資料的總覽

A) 減低車費

(i) 可否增加減價的幅度及包括輕便鐵路(輕鐵)、機場快線及羅湖服務的票價於減價方案內?

在兩鐵合併方案下，自合併首天起，鐵路票價將會按建議的減低票價方案而下調，預計每日可令二百八十萬人次受惠。長途車費每程票價在 12 元或以上，獲減至少一成，中、短途車費亦有不同的減幅。因此，每日約有 34 萬人次可獲每程最少一成的減幅。此外，每日約有另外 116 萬人次可獲每程最少達 5% 的減幅。

減價方案不包括輕鐵、機場快線及羅湖服務的票價是有原因的。輕鐵系統長期虧蝕，需要九廣鐵路公司(九鐵公司)其他業務補貼。輕鐵可以減價的空間有限，減價會影響輕鐵的持續發展。此外，現時約有三分之一的輕鐵乘客已因轉乘西鐵而可享受免費乘搭輕鐵，而經常使用輕鐵的乘客，可受惠於「個人八達通積分優惠」計劃，獲得等同大約百分之十的票價優惠。

減價方案的目標是令本地乘客在乘搭本地線時受惠。在機場快線方面，該服務主要並不是作為日常交通使用的，而因在機場工作而經常使用機場快線的員工，現時已獲得相當大的票價優惠。至於羅湖服務為面，其主要服務對象與本地線不同。羅湖服務的收費結構與本地線不同是有其歷史因素的，這樣可以使上水至尖沙咀(現時是尖沙咀東)的東鐵服務的收費維持在相對較低的水平。減低往返羅湖的票價將會對每日有 66 萬人次使用的東鐵本地線的票價有負面的影響，亦會對合併後的公司的財政狀況有不利的影響。

現時的減價方案是經仔細與地鐵有限公司(地鐵公司)討論及商討的結果。我們相信這個方案是一個公平及平衡各方利益的方案。

(ii) 會否修訂現行九鐵公司的票價結構

在兩鐵合併首天起，鐵路的票價將會按建議的減低票價方案而下調。此後，鐵路的票價將會以減價後的票價水平為基礎，按票價調整機制作出調整。在這個方針下，九鐵公司的票價結構將於合併日後重新訂定。

(iii) 機場快線提供予乘客的票價優惠詳情

有關地鐵公司為機場快線乘客提供的票價優惠詳情，請參考附錄 1。

B) 票價調整機制

(i) 生產力因素訂於 0.1% 的理據

由於鐵路需要大量投資，其生產力的增幅是十分有限的，特別是目前香港的情況，鐵路網絡正在擴展，而新的鐵路需要一段時間吸納足夠的乘客量使其更有效地善用新增加的載客量。假如運用專營巴士計算生產力增幅的方法（即車費收入和非車費收入與總經營成本的比例）去評估鐵路在過去相同期間的生產力增幅，則鐵路的生產力因素會是一個負數值。儘管如此，我們透過談判與地鐵公司達成協議，在票價調整機制中加入一個 0.1% 生產力因素，作為整體合併方案其中的條件。將生產力因素訂為正數值，根據票價調整機制計算未來的票價調整可緩和將來的加價或增加票價的減幅，兩者皆會令鐵路乘客受惠。與此同時，亦可鼓勵合併後的公司提高生產力。

C) 員工事宜

(i) 「前線員工」的定義及協同效益

一般而言，如何界定「前線員工」須依據該公司的實際運作情況而定。「前線員工」的定義是在地鐵及九鐵雙方經過審慎考慮，及相當長時間的討論而訂定的，所覆蓋員工的範圍亦很廣泛。鐵路公司深信這是一個清晰及恰當的定義。

兩間鐵路公司將與有關的部門經理詳細商討有關細節，包括定義的闡釋以及界定符合前線員工定義的職位，之後，兩間公司會在諮詢員工後作決定，並在適當時候知會個別員工是否屬前線員工。

至於工會關注在兩鐵合併過程中，如有前線員工被管方主動調往非前線職位，其原有前線員工的職業保障是否仍能得到延伸。兩間公司已表示將會向有關員工繼續提供與合併整合過程有關的職業保障。

為了消除某些員工對前線員工的就業保障如果有年限，前線員工在有關年限之後的安排的憂慮，合併方案中前線員工的就業保

障並沒有設定年限。

兩間公司會致力照顧全體員工的利益。他們估計由於未來業務增長，包括新鐵路通車、員工退休及自然流失，在兩鐵合併的首三年內會有 1,300 個職位空缺，足夠容納因協同效應下受影響的 650-700 個職位。因此，整體而言，在兩鐵合併之後，員工會有更多發展機會。

在協同效應下受影響的職位數目及未來職位空缺詳列如下：

受協同效應影響的職位數目

	非經理級	經理級 / 專業類別	總數
受協同效應影響的職位數目	580 – 620	70 – 80	650 – 700
佔職位數目的百分比	6%	10%	6%

未來職位空缺

	非經理級	經理級 / 專業類別	總數
鐵路網絡擴展及業務增長 ¹	>510	~ 10	> 520
退休	>350	~ 40	> 390
離職	>360	~ 30	> 390
總數	>1,220	~ 80	> 1,300

鐵路公司預計大部份員工將會在合併後繼續在目前的崗位上工作。合併後的公司將會為受影響的員工安排調配至其他的空缺職位，並充分利用每一機會，竭盡所能減低因合併對員工帶來之影響。

兩家鐵路公司在調配員工方面皆有良好的紀錄。過往幾年，他們已成功調配超過 1,000 名員工擔任其他職能的工作。合併後的公司將會為受影響的員工提供培訓及協助安排調配，亦會成立特別

¹ 因應鐵路網絡擴展及其他業務增長所產生職位空缺包括：

- 落馬洲支線
- 將軍澳南站
- 九龍南線
- 將軍澳「夢幻之城」及「都會駅」
- 於東涌站、九龍站、何東樓及烏溪沙的住宅及商場項目

小組提供支援，以協助有關員工適應新工作。

(ii) 人力資源顧問公司就兩鐵合併可帶來協同效應的範圍和幅度進行評估的報告

兩間鐵路公司表示，該研究是一項內部研究，著眼於對整體職能作高層次及概括性的評估，並無刻意訂出應對某類職位或職級作出裁減。鐵路公司表示，他們聘用了獨立顧問協助進行該項研究，而顧問提出的建議只供管理層作參考之用，因此他們不打算向員工或外界公開。

(iii) 聘用條款及薪酬福利

兩鐵合併落實時，兩間公司的員工將按照他們當時的聘任條件繼續受聘於合併後的公司。為有助地鐵公司和九鐵公司人力資源的融合，合併後的公司會統一現時兩間公司的聘任條件及薪級制度。

兩間鐵路公司已委任獨立顧問詳細研究人力資源整合的不同事宜，如公司架構、人手規劃、薪級及工資架構等。預期有關的研究將於今年年底完成。在研究進行期間，兩間公司會就影響員工的事宜諮詢員工。

有關的研究會與其他公司的聘任條件和薪級制度作適當的比較，以確保統一後的聘任條件具有競爭力。新的聘任條件將以整體模式處理的，兩間鐵路公司預期新的聘任條件會與現行地鐵及九鐵公司的聘任條件相差不大，而且具市場競爭力。他們會舉行簡報會，為員工包括評議會／諮詢委員會及工會代表介紹有關研究的方向及方法，並會仔細考慮在研究過程中所收集的員工意見。研究完成後，鐵路公司會就有關新的聘任條件諮詢員工，然後才作最後決定。

(iv) 員工甄選過程

根據合併方案時，兩間鐵路公司的全體在職員工將會受聘於合併後的公司。合併後公司的員工安排，包括地鐵和九鐵員工的甄選及委任，將透過公平和公正的程序進行。高級管理層及部門首長的甄選將在合併公司成立前進行，而其他員工之甄選及委任則在合併落實後才進行。

兩間鐵路公司將共同制訂甄選準則。而甄選準則將包括職位要求、個人表現、經驗和能力。地鐵及九鐵公司代表組成的甄選委員會將在甄選過程中作出客觀的評估。所有經理及一般員工之甄選

會在兩鐵合併後才進行，故此甄選原則、制度及程序將於稍後才設定。兩間公司會在諮詢員工後才作最後決定。

(v) 有工會代表參與的上訴機制

兩間鐵路公司已承諾建立上訴機制，處理因兩鐵合併而引起與員工有關的上訴事宜。兩間鐵路公司會參照現有的上訴安排；當中員工代表可在過程中有某程度的參與。而這些員工代表將包括兩間公司的工會代表及評議會/諮詢委員會的代表。鐵路公司會於稍後就具體安排諮詢及知會員工。

關乎員工上訴的事宜，一如現在，政府不宜直接參與。

(vi) 合約員工

以合約形式聘請員工的安排在市場上是一種普遍的做法，亦是因應公司運作上的需要才進行，因此與兩鐵合併無直接關係。鐵路公司表示，會致力照顧所有員工的利益，並承諾屬「前線員工」者，不論是按連續性僱傭條款或兩年合約的形式聘用，均獲得與兩鐵合併有關的職業保障。至於不屬「前線員工」的合約員工，當其合約到期時，合併後的公司將視乎他們的職位性質考慮予以這些合約員工其他發展機會，以保留人才。

(vi) 前九廣鐵路員工保留享有某些公務員福利的資格

目前約有五百多位前九廣鐵路員工繼續在九廣鐵路公司工作，他們是九廣鐵路在 1983 年公司化時由政府公務員轉為九鐵公司職員。當時政府曾承諾若他們持續在九鐵公司服務時，可繼續享有部份公務員的福利。政府同意如果這些員工持續在合併後的公司工作，他們享有某些公務員福利的資格在有關期間可予以繼續。

(vii) 設立一個讓政府、兩間鐵路公司與兩鐵五會之間定期溝通的機制

兩間鐵路公司多年來已建立了一套與員工評議會/諮詢委員會代表及工會溝通及諮詢的機制。過往，很多管方及員工共同關注的事項都有效地經由這些既有的溝通渠道獲得解決。我們鼓勵員工繼續透過這些渠道，保持與公司管理層直接溝通。因為始終員工的安排需要由勞資雙方商討而定的。

而在兩鐵合併事宜上，兩間鐵路公司會安排員工代表(包括評議會/諮詢委員會及工會代表)參與因討論與合併有關的員工事宜所舉行的座談，並會就影響員工的事宜先諮詢員工才作最後決定。兩間鐵路公司一直致力維持良好及和諧的勞資關係，他們表示將會

繼續秉承這個傳統。

政府亦已與工會代表見面，聆聽他們的關注。我們會保持與他們溝通。我們會依據事情的發展，決定日後的安排。

D) 合併方面財務方面的事宜

(i) 兩鐵擬議合併的架構及財務條款的各個方案所作的評核

我們是基於建議中的服務經營權方式，制訂現時合併方案內的架構及財務安排。在有關合併的討論中，政府已考慮過服務經營權以外的方案，例如整體出售九鐵資產，不過，政府認為服務經營權方案最適合這次合併計劃。

(ii) 估值的依據

政府聘請物業估值專業顧問，為物業及物業方案內的有關商業利益作估值。我們是基於確實的資料及由九鐵公司提供的預測資料（例如物業地點、地盤面積、建築樓面面積、物業收入、物業成本和工程實施計劃）進行這次估值。政府的物業估值專業顧問，採用了一套市場普遍接受的物業估值方法進行估值。該顧問認為，物業方案作價公平和合理。

(iii) 兩鐵合併建議的物業方案採用收入分賬機制?

物業方案是整體合併建議的一部份。建議是以市場條款，把物業方案售予地鐵公司，這是合併商討的結果。政府的物業估值專業顧問亦已確定物業方案作價公平和合理。我們認為沒有充份理由採納收入攤分機制，因在這種機制下，政府需要承受物業市場一定程度的風險。

(iv) 九鐵公司在兩鐵合併後持有的餘下資產及其剩餘的價值

在服務經營權下，需要維持九鐵鐵路系統運作的資產會交予合併後的公司。此外，作為整體合併建議的一部份，九鐵公司亦會出售物業方案內的有關項目。九鐵公司將保留其他在服務經營權方案或物業方案以外的資產，例如現金、應收款項及九鐵公司持有的八達通卡有限公司的股權等，九鐵公司將予以保留。這些的資產估值，是為兩鐵合併的服務經營權及物業方案制訂財務安排。由於九鐵公司將保留的資產並不包括在合併計劃的範圍內，政府並沒有為這些資產進行估值。

(v) 個別物業發展項目的詳盡細項資料

地鐵公司將就八個物業發展用地的發展權支付 49 億 1,000 萬元。這款項是爲了取得這些用地的權益，即合併後的公司透過與合夥的物業發展商共同發展這八幅用地而預計可從中攤分的物業發展利潤。

上述物業發展用地的權益的估值，是基於這些用地的預計物業發展利潤中，合併後的公司預計可從中攤分的利潤作出的。每幅用地的物業發展利潤，是經過獨立和專業評估的市場銷售收益，減以(1)地價、(2)建築成本、(3)項目預備工程成本、(4)稅項、(5)融資成本、專業服務費用、市場推廣成本等。由於這些用地預期會於多年內發展，評估的物業發展利潤均折現至現值。此外，這些用地將會與合夥的物業發展商共同發展，因此評估所得的物業發展利潤須與這些合夥發展商攤分。

這些物業發展項目的風險，包括市場風險、地價/建築成本上漲的風險等，會由地鐵公司承擔。此外，由於這八幅用地需要多年才能完成所有發展及獲取利潤，因此對風險也有所影響。

政府對這八幅用地進行估值的主要相關資料載列於附錄 2。

(vi) 個別投資物業的詳盡細項資料

物業方案內投資物業部份的八個投資物業項目，在二零零五年十二月三十一日年終的一年所得的租金收入爲 1 億 4,260 萬元(須注意海翠廣場在二零零五年內其中九個月進行翻新工程)。有關八個投資物業項目的其他資料載列於附錄 3。

(vii) 三十三個物業項目的管理業務和權益的詳盡細項資料

除了管理(vi)項所述的八個投資物業項目外，地鐵公司會購入九鐵公司現時有關五個由第三者擁有的物業的物業管理業務，包括海翠花園、新屯門中心、恒福花園、駿景園及都會軒。在二零零五年，有關管理這五個由第三者擁有的物業所得的淨收益爲 450 萬元。地鐵公司會同時購入西鐵沿線物業的初期管理權。這些物業尚未興建，並需要多年時間才能落成。

就住宅物業而言，地鐵公司購入九鐵公司的物業管理業務，將承擔很大的續約風險。這些管理合約一般爲期一至三年，而約滿後，物業業主有絕對酌情權聘用其他公司或人士管理其物業。由於物業管理工作在約滿時不難交由第三者負責，因此並無保證地鐵公司可持續賺取未來的物業管理利潤。

(viii) 收購九鐵公司物業管理業務作為交易不可分割的一部分的理據

為了確保鐵路與物業連接和整合的好處能長遠持續下去，將九鐵公司的物業管理業務包括成為合併交易不可分割的一部分，是有必要的。如果鐵路和物業分開管理，各方確保其利益一致及以最佳情況整合兩者的動力便會減少，因而導致失去兩者連接和整合的好處。例如，車站和物業之間的重要通道(如行人天橋和隧道)可能不會獲興建，又或者即使興建了也會可能會不獲妥善管理。

由鐵路營運者管理車站上蓋或連接車站的物業的另一重要原因，是確保鐵路運作的安全和效率。如車站上蓋或連接車站的物業管理不善，或會對車站構成不良影響(例如出現滲漏或逃生通道受阻)。此外，車站及連接的物業會共用位於對方範圍內的屋宇設施或通道。該等情況便需要綜合管理的安排以確保運作順暢。

總的來說，透過購入物業管理業務，地鐵公司將能最有效地確保鐵路和物業以最佳方法管理，令兩者的使用者均能受惠。

(ix) 不透過公開招標出售九鐵公司的物業是否合乎公眾的最佳利益?

鐵路和物業的綜合發展模式一直為香港市民帶來龐大好處。根據地鐵公司提供的資料所作的有關解說載列於附錄 4。

政府相信現時建議的物業方案合乎公眾的最佳利益，因為正如我們在(viii)項的回應中指出，透過整合鐵路的興建和運作以及物業的興建和管理，技術和工程方面配合的問題可得以妥善解決。我們的建議是以市場價格標準向地鐵公司出售物業方案，而政府的專業物業估值顧問已確認物業方案的作價公平和合理。

(x) 會否考慮將九鐵公司的物業招標求售，並將收益用於補貼鐵路運作和減低票價?

由於物業方案是合併建議不可分割的一部分，我們不會考慮將九鐵公司的物業拍賣或招標。物業方案所得收益將被用作償還九鐵公司現有的財務責任及支付合併後的日常行政工作的費用。無論如何，補貼鐵路運作和票價並非政府的政策。我們同時要重申，我們的專業物業估值顧問已採用了廣為市場接受的方法為物業估值，並確認物業方案的作價公平和合理，所以根本不存在以大幅縮減的價值出售九鐵公司資產的情況。

(xi) 兩鐵合併及建議物業方案的協同效益

據地鐵公司指出，兩鐵合併的協同效益每年為 4 億 5,000 萬元，但合併後的公司需時數年才能達致這協同效益。協同效益主要

來自以下三方面:

- 轉移作業典範；
- 採購；以及
- 支援作用。

至於九鐵公司的物業方面，目前由九鐵公司同時參與鐵路興建和營運以及物業興建和管理的現有模式，已有協同效益。合併後的公司將可透過物業方案繼續享有這些協同效益。

(xii) 計算服務經營權費用金額的基準

在服務經營權安排下，地鐵公司同意一次過支付42億5,000萬元，另加每年支付固定費用7億5,000萬元，直至二零五六年止。在設定整體交易條款和結構時，主要考慮在顧及九鐵系統在五十年服務經營期內的運作成本以及維修及更新資產的需要，而估算未來九鐵系統的現金流。其他的考慮因素包括九鐵系統乘客量增減的風險、九鐵公司未來的債務責任、地鐵公司的負擔能力以及適當地平衡各有關方面利益的需要。

在分賬的機制下，合併後的公司會按九鐵系統的收入每年支付一筆非固定費用。如九鐵系統的收入較既定的起增點為佳，政府便能分享到好處。對政府來說，這樣可確保當九鐵系統的收入表現改善時，有關估值仍然公平和合理。

(xiii) 將服務經營權年期定為五十年的理據

在服務經營權安排下，合併後的公司會負責所有維修、改善和更新資產的工作和費用。這些都是長綫的資本投資，因而鐵路公司需要有足夠的時間營運去賺取回報。在五十年經營期內，公司需要達到既定的服務水平，而政府也會繼續監管其營運。因此，服務經營權為期五十年，配合合併後的公司專營期，是合適的。

如果加入定期檢討的規定，讓政府或九鐵公司有權單方面更改服務經營權的條款或年期，便會增加對合併後的公司不明朗因素，對政府或九鐵公司而言，交易條款自然會因而受到不利影響。這將對政府或九鐵公司不利。

機場快綫推廣／票價優惠安排

推廣／票價優惠	詳情	推廣期
機場員工八達通	<ul style="list-style-type: none"> 機場及亞洲國際博覽館員工，經申請特別機場快綫員工個人八達通，可享有機場快綫單程票價低至 3 折 4 的優惠。 	1998 年 12 月起
機場快綫團體套票	<ul style="list-style-type: none"> 機場快綫團體乘客可享團體套票優惠 (單程): 2 人行套票 - 往來香港、九龍或青衣至機場的票價分別為 HK\$160, HK\$140 及 HK\$90 ; 3 人行套票 - 分別為 HK\$210, HK\$190 及 HK\$125; 4 人行套票 - 分別為 HK\$250, HK\$220 及 HK\$150。 	2005 年 3 月 1 日至 2006 年 11 月 30 日
機場快綫「多乘賞」計劃 - 此計劃為經常乘搭機場快綫的乘客而設，以累積分數換取獎賞	<ul style="list-style-type: none"> 乘客須以其香港身分證及八達通卡登記參加此計劃。成功登記的參加者，每次以其已登記的八達通卡付款乘搭機場快綫可獲 1 獎分。 在指定期間累積滿 7 獎分者可換取一張免費機場快綫車票 (最多 12 張) 或 500 亞洲萬里通里數。 由 2006 年 3 月 8 日起，參加者可選擇以 7 獎分換取 3,500 港龍積分〔港龍航空 VISA 卡之積分〕。 所有新參加者可獲機場快綫來回車票半價優惠券乙張。 	2006 年 1 月 1 日至 2006 年 12 月 31 日
早晨專綫服務 香港 -> 青衣／九龍	<ul style="list-style-type: none"> 乘客於星期一至六 (公眾假期除外) 早上 7 時至 10 時可以 \$20 優惠價，乘搭機場快綫由青衣或九龍站前往香港站。 	2006 年 1 月 15 日至 2007 年 1 月 14 日

推廣／票價優惠	詳情	推廣期
地鐵股東推廣計劃	<ul style="list-style-type: none"> • 地鐵股東隨年報獲贈機場快綫 6 折 6 優惠券。優惠券適用於成人／小童／長者／學生八達通卡的乘客。 • 股東以優惠券單張上的確認號碼登記參加機場快綫「多乘賞」計劃，即可獲兩獎分。 	2006 年 4 月 18 日至 2006 年 8 月 31 日
的士接駁機場快綫優惠計劃	<ul style="list-style-type: none"> • 乘客乘坐的士到青衣或九龍站，出示當天\$60 或以上的的士收據，成人／小童／長者／學生八達通乘客可以獲半價，乘搭機場快綫由青衣或九龍站前往機場。 • 每張的士收據最多可讓 5 位乘客享此優惠。 	2005 年 10 月 1 日至 2006 年 6 月 30 日
旅行社購票安排	<ul style="list-style-type: none"> • 市民可以於指定旅行社以優惠價格購買機場快綫車票。 	1998 年 7 月起
國泰航機上銷售推廣	<ul style="list-style-type: none"> • 所有國泰航班會預售機場快綫優惠車票。乘客可於指定的機場快綫客務中心換取正式車票登車。 	2004 年 10 月 1 日至 2006 年 9 月 30 日
國泰 - 飲勝推廣計劃	<ul style="list-style-type: none"> • 乘搭國泰航班的乘客憑有效的登機証或機票於抵港後 7 天內可以單程票價購買來回機場快綫車票。 	2005 年 4 月 1 日至 2007 年 4 月 15 日
亞洲萬里通會員 - 機場快綫 「2 程來回車票」優惠計劃	<ul style="list-style-type: none"> • 亞洲萬里通會員可憑 5000, 4500 及 3000 里數分別換取機場快綫來回車票 (香港站、九龍站及青衣站)兩張。 • 於 2005 年 2 月 1 日起，亞洲萬里通的乘客亦可藉購買機場快綫 2 程來回車票賺取 150 亞洲萬里通里數。 	2004 年 1 月 1 日起
香港旅遊發展局 - 精彩旅遊年獻禮	香港旅遊發展局的海外辦事處派發的各地獻禮手冊中提供機場快綫優惠分別為： 廸士尼綫一天乘車証\$5 折扣； 機場快綫遊客八達通\$30 (2 程) / \$20 (單程) 折扣； 機場快綫來回車票\$20 (香港站) / \$20 (九龍站) / \$10 (青衣站) 折扣。	2005 年 1 月 1 日至 2006 年 10 月 15 日

物業發展

(1) 何東樓	
位置:	沙田市地段 470 號 (鄰接東鐵火炭站)
用地面積:	2.67 公頃
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅建築樓面面積 1,301,368 平方呎 • 商用建築樓面面積 21,528 平方呎 • 總建築樓面面積 1,322,896 平方呎 • 1,351 個單位 • 246 個車位
估值中假定的市場售價:	由於項目已進行招標，而發展商也已在進，有關資料屬商業敏感資料。
其他資料:	• 地價 \$13 億 9,337 萬元

(2) 烏溪沙站	
位置:	沙田市地段 530 號 (馬鞍山鐵路烏溪沙站以南)
用地面積:	3.41 公頃
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅建築樓面面積 1,815,349 平方呎 • 商用建築樓面面積 32,292 平方呎 • 幼稚園建築樓面面積 10,764 平方呎 • 總建築樓面面積 1,858,405 平方呎 • 2,528 個單位 • 362 個車位
估值中假定的市場售價:	由於項目已進行招標，而發展商也已在進行工程，有關資料屬商業敏感資料。
其他資料:	• 地價 \$53 億 9,119 萬元

(3) 車公廟站	
位置:	未有地段號碼 (馬鞍山鐵路車公廟站以北)
用地面積:	1.81 公頃

內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅建築樓面面積 966,521 平方呎 • 商用建築樓面面積 2,077 平方呎 • 幼稚園建築樓面面積 7,212 平方呎 • 總建築樓面面積 975,810 平方呎 • 1,240 個單位 • 208 個車位
估值中假定的市場售價:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅 每平方呎約 \$6,040 • 商用 每平方呎約 \$6,000 • 幼稚園 每平方呎約 \$1,750 • 車位 每個約 \$300,000

(4) 大圍維修中心	
位置:	將稱為沙田市地段 529 號 (東鐵大圍站西南面)
用地面積:	7.06 公頃
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅建築樓面面積 3,379,411 平方呎 • 總建築樓面面積 3,379,411 平方呎 • 4,304 個單位 • 718 個車位
估值中假定的市場售價:	由於項目已進行招標，有關資料屬商業敏感資料。

(5) 大圍站	
位置:	將稱為沙田市地段 520 號 (鄰接東鐵大圍站)
用地面積:	4.85 公頃
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅建築樓面面積 2,050,327 平方呎 • 商用建築樓面面積 667,368 平方呎 • 幼稚園建築樓面面積 11,948 平方呎 • 總建築樓面面積 2,729,643 平方呎 • 2,900 個單位 • 713 個車位
估值中假定的市場售價:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅 每平方呎約 \$6,330 • 商用 每平方呎約 \$7,200 • 幼稚園 每平方呎約 \$1,750 • 車位 每個約 \$300,000

(6)及(7) 九龍南線西九龍站 C 用地及 D 用地

位置:	未有地段號碼 (i) 被佐敦道、廣東道及匯翔道圍繞；以及 (ii) 被匯翔道、廣東道及柯士甸道圍繞)
用地面積:	2.09 公頃
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅建築樓面面積 1,128,013 平方呎 • 商用建築樓面面積 225,603 平方呎 • 總建築樓面面積 1,353,616 平方呎 • 321 個車位
估值中假定的市場售價:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅 每平方呎約 \$9,780 • 商用 每平方呎約 \$4,500 • 車位 每個約 \$450,000
註:	僅為初步發展方案

(8) 天水圍輕便鐵路

位置:	將稱為天水圍市地段 23 號 (被天榮路、天城路及天恩路圍繞)
用地面積:	1.82 公頃
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅建築樓面面積 980,073 平方呎 • 商用建築樓面面積 2,207 平方呎 • 總建築樓面面積 982,280 平方呎 • 1,600 個單位 • 267 個車位
估值中假定的市場售價:	<ul style="list-style-type: none"> • 住宅 每平方呎約 \$3,450 • 商用 每平方呎約 \$6,000 • 車位 每個約 \$220,000

投資物業

(1) 駿景園	
位置:	沙田駿景路 1 號
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 20 個住宅單位 (建築樓面面積 29,964 平方呎) • 20 個車位
(2) 駿景廣場	
位置:	沙田駿景路 1 號
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 商用樓面 + 幼稚園 (建築樓面面積 107,606 平方呎)
(3) 恆福廣場	
位置:	屯門青山公路 333 號
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 保留商用樓面 (建築樓面面積 34,415 平方呎) • 22 個車位
(4) 新屯門購物中心及新屯門中心	
位置:	屯門龍門路 55-65 號
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 保留商業用樓面 + 幼稚園 (建築樓面面積 170,696 平方呎) • 421 個車位
(5) 海趣坊	
位置:	屯門湖翠路 168-236 號
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 商用樓面 (建築樓面面積 107,117 平方呎) • 32 個車位
(6) 策誠軒	
位置:	大埔大埔滘大埔公路 4105 號
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 252 個住宅單位 (建築樓面面積 120,600 平方呎) • 60 個車位
(7) 九廣鐵路紅磡大樓	
位置:	紅磡暢運道 8 號
內容:	<ul style="list-style-type: none"> • 7 個單位 (建築樓面面積 21,096 平方呎)

(8) 連城廣場	
位置:	沙田沙田車站圍 1 號
內容:	<ul style="list-style-type: none">• 七層樓面，包括零售樓層及一樓至六樓（建築樓面面積 170,431 平方呎）

鐵路和物業綜合發展模式

據地鐵公司表示，因為鐵路和物業綜合發展模式，香港一直受惠於一個世界級的都會鐵路系統。同時，政府也獲益 1,361 億元 –

	(億元)
對政府/香港的價值	
地價	758
市值 (以 29/5/2006 計算)	797
現金股息	23
初次公開發行股份所得款項	105
對政府的成本	
政府注資	(322)
創造價值	1,361

致立法會交通事務委員會

『兩鐵五會聯席會議』

就兩鐵合併—與員工權益相關之事宜

給立法會交通事務委員會的書面意見

特區政府於 2006 年 4 月 11 日正式宣布了兩鐵合併的有關條款和初步安排，其中包括了兩鐵合併—與員工權益相關的一些解釋和涵蓋範圍。兩鐵五間工會包括：九廣鐵路職工會、九廣鐵路車務員協會、九廣鐵路員工協會、地鐵公司員工協會和香港地下鐵路員工總會(以下簡稱兩鐵五會)隨即收到不少員工對有關條款和安排存有憂慮的聲音和意見。兩鐵五會藉聯席會議於 2006 年 4 月 20 日晚舉行了特別會議，就政府公布兩鐵合併有關員工權益方面的解釋條文和前線員工的定義及涵蓋範圍等進行了研究和探討，就共同關注的事項取得幾點共識，並一致同意以『兩鐵五會聯席會議』之名義向立法會交通事務委員會提交書面意見，綜合有以下五點：

- 一、 兩鐵合併即將落實，兩鐵員工面臨重大轉變，『兩鐵五會』共同號召兩鐵員工發揮鐵路從業員應有的專業精神和職業操守，堅守崗位，致力維持鐵路營運的安全和為顧客提供優質服務。
- 二、 政府公布的兩鐵合併條款中，有關前線員工的定義，兩鐵五會均認為存有不具體、不公平和不清晰。前線員工安全網的界定不具體、無時間性和延伸性。例如：
 - (1)前線員工的定義只停留在員工的自我對照，前線員工的身份未得到具體確認。
 - (2)條款中前線員工既以職級又以工種來劃分令部分基層員工未被劃入安全網存在不公平。
 - (3)在合併過程中，由管方啓導的員工流動，其原有的安全網是否能跟隨得到延伸，未清晰。
- 三、 人力資源在協同效應下產生的剩余人手，應循內部調配，培訓得到轉職。而這部分員工在選拔過程中是否得到公平、公開和公正的甄選。工會要求有知情權和參與權，

並要求設立有勞、管、官三方代表組成的員工上訴機制。

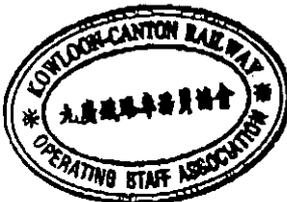
四、在啓動合併至落實期間，兩鐵員工現有的聘用條款不應倒退，員工現有的年資、薪酬和福利調整機制必須隨合併而得到確認並延續過渡到新公司。

五、要求政府與「兩鐵五會聯席會議」建立恆常性溝通機制，使兩鐵員工對因合併而引起的權益訴求，獲得到正常的溝通渠道。

兩鐵五會聯席會議秘書處

2006年4月20日

兩鐵五會簽署確認

<p>九廣鐵路職工會</p>  <p>簽署蓋章：</p>	<p>九廣鐵路車務員協會</p>  <p>簽署蓋章：</p>	<p>九廣鐵路員工協會</p>  <p>簽署蓋章：</p>
<p>地下鐵路公司員工協會</p>  <p>簽署蓋章：</p>	<p>香港地下鐵路員工總會</p>  <p>簽署蓋章：</p>	<p> </p>

全文共 2 頁

香港地下鐵路員工總會

HONG KONG MASS TRANSIT RAILWAY STAFF GENERAL ASSOCIATION

通訊處：香港灣仔軒尼詩道 205 號三樓
辦事處：九龍尖沙咀加連威老道 18 號三樓
網址：http://www.hkmtsga.org.hk

電話：2511 8213 (4 線) 傳真：2507 2671
電話：2367 3201 傳真：2369 3165
電郵信箱：contact@hkmtsga.org.hk

第 號：

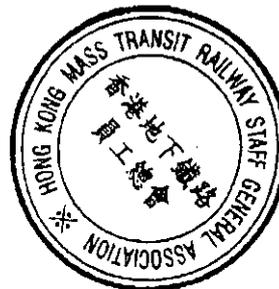
致 立法會交通事務委員會的書面意見

就政府宣布兩鐵合併

『員工的安排和合併條款中前線員工的涵蓋範圍提出几點意見』

特區政府於 2006 年 4 月 11 日正式宣布了兩鐵合併的初步安排和有關條款，並解釋了“前線員工”的涵蓋範圍，本會隨即收到不少地鐵員工對於兩鐵合併的初步安排和條款中“前線員工”的涵蓋範圍存有憂慮，綜合為以下三點：

- 一、對於“前線員工”的界定，有些屬於前線基層的工作人員並無包括在條款範圍中，如：物業管理部門、人力資源部門、公關部門以及行政後勤支援的基層員工，這些部門的員工在兩鐵合併後，因人力資源的協同效應將有一部分成為“剩餘人手”，循內部調配或被安排轉職，未必能夠發揮所長和安心工作。條款中這部分基層員工未被列入涵蓋範圍對他們不公平。地鐵公司對於有關條款應作出適當調整，以穩定這部分員工的士氣。
- 二、對於合併後新的鐵路公司，在制定一套統一的員工薪酬、福利、職級制度時，工會有直接參與權，以維護員工公平、公開和公正的權益機制。
- 三、對於合併後新的鐵路公司產生的 1,300 個職務空缺，應優先考慮受協同效益影響的員工填補。



香港地下鐵路員工總會

2006 年 4 月 12 日

致：立法會秘書處
交通事務委員會秘書

CB(1)1367/05-06(02)

立法會－交通事務委員會
地鐵有限公司員工評議會評議員
對兩鐵合併與員工相關事宜意見書

背景

1. 地鐵有限公司員工評議會是公司員工與管方的溝通及諮詢架構。評議員代表地鐵有限公司經理級以下近六千名一般員工，所有評議員均經選舉由員工選出。
2. 一直以來，員工評議會就管方及員工雙方所關注之事情進行溝通，務使管方在擬定影響員工之決策時，能對員工之需要有更深入的瞭解，而員工亦能明白公司政策、目標及擬定該等決策的理由，並作出適當回應；倘員工有任何訴求亦可循此渠道向管方提出。
3. 自2004年2月政府邀請兩間鐵路公司就擬定合併一事展開磋商，公司與評議員曾經多次討論，就兩鐵合併與員工相關事宜交換意見。

評議員立場

4. 評議員會以審慎務實的態度去面對兩鐵合併進程。透過現時行之有效的溝通機制，與員工和管方保持緊密接觸，全力以赴，務求員工的職業保障及薪酬福利不會因兩鐵合併帶來任何負面影響。

員工關注事項

5. 職業保障

員工是公司的寶貴資產，應予愛惜。合併後或會無可避免地出現一些職位重疊的現象，我們要求公司盡全力照顧所有員工。一如以往，應採取透過員工自然流失和職位調配等方法去解決問題。切勿輕率裁撤員工，以至影響他們的生計，亦可避免打擊在職員工的士氣。

6. 薪酬福利

員工另一憂慮的是兩鐵薪酬福利的差異，擔心合併後的公司為了統一制度而導致現有的薪酬福利制度，如退休金制度、醫療福利、年假等有所倒退。

7. 聘用條款

現時兩間公司的聘用條款並不一樣，合併後的公司計劃一條款時，公司會考慮合併後的成本效益，競爭條件及市場慣例等因素。至於新的聘用條款如與原有的有差距，我們希望公司會一如以往，先諮詢員工的意見，謀求共識才作出決定。

8. 非前綫員工

兩鐵合併，公司只承諾確保前綫員工的職業保障，評議員認為這做法並不合情理。一直以來，非前綫員工對前綫員工的支援和協助，其貢獻是有目共睹的。在合併的過程中，同事仍繼續辛勤工作，但最後他們未必能夠獲得應有的職業保障。因此，我們在此懇請公司盡全力照顧所有員工。

員工憂慮

9. 兩鐵合併後會帶來協同效應，而公司亦將繼續精簡架構，進一步降低營運成本，令員工的職業保障受到威脅。我們同時憂慮公司在劃一兩鐵員工的薪酬福利時，對現行條款有所下調，令員工的未來生計平添不明朗因素。員工普遍認為公司在合併的本質上，已經可以增加盈利，任何因合併而產生的負面影響，都不應亦不可將它們轉嫁於員工的職業保障、薪酬福利上。

總結

10. 2001年，地鐵公司私有化，感謝立法會〈地下鐵路條例草案〉委員會，因應評議員和地鐵工會要求，促成訂立立法會地鐵有限公司有關僱傭合約及僱傭福利的條例，評議員希望該等條例能夠在兩鐵合併後的公司，繼續沿用，讓員工的僱傭權益能夠繼續得到法例保障。
11. 地鐵有限公司員工是專業而具質素的團隊；面對任何改變，我們都有信心亦有能力去維持高質素服務。
12. 評議員相信地鐵有限公司是有能力去處理任何轉變，亦肯定有能力和責任去照顧所有員工，透過行之有效的溝通機制，與員工謀求共識，達致乘客、股東、員工的三贏局面。

地鐵有限公司
員工評議會全體評議員

二零零六年四月二十五日

九 廣 鐵 路 職 工 會

KOWLOON CANTON RAILWAY WORKERS UNION

會 址：香港新界馬料水大學火車站上行線鐵路宿舍 A 室

本會乃 港九勞工社團聯合會成員會

通訊處：香港新界沙田火炭何東樓九廣鐵路公司車輛維修中心（轉）

電話 / Tel. : (852) 2606 7109

Postal address : C/O. K.C.R.C. Rolling Stock Maintenance Centre, Ho Tung Lau, Fo Tan, Shatin, N.T. Hong Kong.



不損現職員工利益，是兩鐵順利合併的關鍵

各位尊敬的議員、廖秀冬局長：

兩鐵合併的討論已經令兩鐵現職員工對職業前景充滿憂慮，就政府推出的合併方案，本會有如下幾點意見，望立法會及政府多加關注：

一、 本會認為政府應該公開承諾在合併前後一段時間內不會裁減任何現職員工。

行政長官曾經向勞工界代表表示，香港鐵路事業正不斷發展中，合併唔應該需要裁減現職員工。言猶在耳，但政府推出的合併方案卻沒有就這方面作出任何承諾。政府只肯承諾合併不裁減前線員工，而方案中提出的所謂前線員工的定義卻十分模糊、冗長、難懂，而且涵蓋範圍極為狹窄，令多數現職員工都為自己是否被界定為前線員工而徬徨不可終日。記得廖局長在立法會會議廳上以及在會見本會代表時曾經多次講過，工會會員應該都可以界定為前線員工，雖然局長並非用十分肯定之語氣，但我們都相信，局長絕非信口開河之人，事實是，政府的方案已經將相當數量的工會會員、基層員工界定為非前線員工。

在員工的職業保障問題上，本會一直認為兩鐵前線員工固然需要職業保障，而公司的管理、後勤支援等非前線員工亦是公司維持優質服務所不可缺少的，他們的職業保障與前線員工一樣重要。保證兩鐵現職員工不受合併影響，有利保持全體員工的士氣，維持良好的服務質素，這一點是兩鐵能否順利完成合併的關鍵。

二、 應該在合併前確定新公司的統一聘用條款。

兩鐵合併，必然要面對員工薪酬福利條件不一致的問題。我們認為，統一聘任條款不應在合併後由新公司去研究，而應該參考當年鐵路局轉制時的安排，在合併前由政府委任一個有工會代表參與的小組去研究，小組應就員工現有的薪級、各種福利項目逐一進行比較及分析，以便制定一套得到各方接納的統一條款。對於員工過往服務年資的處理，亦應充分聽取員工的意見。

三、 應確保所有合約員工順利過渡，並以長期聘用的模式聘用。

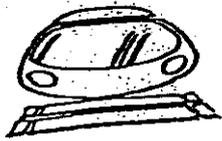
九廣鐵路公司有接近三分一的僱員為合約員工，本會一向關注他們的苦況，合約期即將屆滿時，他們擔心公司不續約，得到公司安排續約的，又擔心被大幅削減工資。試問一間機構，臨時性的合約員工佔如此大的比例，軍心如何穩定？因此，本會認為所有合約員工應獲過渡新公司任職並應被轉為長期聘用方式聘用。

四、 對於前九廣鐵路局之僱員，政府應履行承諾，確保他們能繼續享有有關福利。



九廣鐵路職工會

二零零六年四月二十八日



九廣鐵路員工協會 CB(1)1399/05-06(02)

KOWLOON-CANTON RAILWAY EMPLOYEES ASSOCIATION

會址：香港九龍紅磡火車站露天停車場P字樓P2室 ROOM P2,P/F,OUT DOOR CAR PARK KCR STATION,HUNG HOM,KIN,HK

通訊處：香港新界屯門鄉事會路113/115號利源樓2樓 1/F,LEE YUEN MANSION,113/115 HEUNG SZE WUI RD,YUEN MUN,NT,HK

電話：2618 3628 傳真：2618 4598

立法會交通事務委員會

兩鐵合併員工相關事宜

兩鐵合併，工會與公司管理層就員工關心的事宜，兩年多來進行長時間的商討，希望能達成共識，可惜現在還沒有。政府於4月11日宣佈兩鐵合併的有關安排，工會應為文件上對前線員工的定意、新公司對過剩人手的安排及如何過渡新公司，種種的問題都含糊不清，並不能釋除員工的憂慮，致令員工擔心加重。問題如下：

- 1：前線員工定義不清釋，對寫字樓的文員、公關、人事、財務，新鐵路發展的工程人員、及有關員工都沒有清釋介定。
- 2：因兩鐵合併研究期間所產生出來的合約員工，能否順利過渡新公司，成為長期僱員，文件沒有提及，近2千名合約員工都是基層的前線員工居多，如列車司機、輕鐵司機、巴士車長、站務員、客務助理、文員、工程人員等等。
- 3：在西北鐵路專營權還未落實的情況下如何穩定同事們的情緒，加強信心繼續為新界西北的居民提供優質專業服務。
- 4：文件中提到因協同效應受影響的650至700個職位會離場，三年內會有1300個職位增加，但在新職位還未增加的時候，已有同事因種種原因已離場，當新職位出現時，新公司是否優先聘用已離場的舊同事為新公司服務。

種種的問題不斷出現，不能一一陳述，工會日後定繼續爭取及維護員工的職業保障、薪酬福利及權益，希望新公司能以公平、公正、公開的態度處理各項問題，工會亦希望有知情權及參與權，并要求政府能成立由勞、管、官三方面組成的恆常性溝通機制，解決員工因兩鐵合併引起的種種權益訴求。

工會同時呼吁兩鐵員工，發揮鐵路員工應有的專業服務精神，堅守工作崗位，為市民提供安全、優質的鐵路服務。古語有云：功欲善其事、必先利其器。本會相信，只要政府及兩鐵管理層消除員工的擔心及憂慮，定能將香港鐵路服務做到更好，為市民提供國際一流的綜合性鐵路服務。



九廣鐵路員工協會

2006年4月28日

附件III

兩鐵合併

委員會／會議	文件、報告及會議紀要	立法會文件編號
交通事務委員會 (2004年2月27日)	有關“地鐵有限公司與九廣鐵路公司的擬議合併”的立法會參考資料摘要	http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/papers/tp-etwb_tcr_1_986_00_pt9-c.pdf
	由洛希爾父子(香港)有限公司就兩鐵合併的可行性所擬備的報告	CB(1)1494/03-04(01) http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/papers/tp0227cb1-1494-1c.pdf
	2004年2月27日的會議紀要	CB(1)1374/03-04 http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/minutes/tp040227.pdf
交通事務委員會 (2004年3月26日)	兩鐵合併的人員編制建議	CB(1)1294/03-04(01) http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/papers/tp0326cb1-1294-1c.pdf
	2004年3月26日的會議紀要	CB(1)1555/05-06 http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/panels/tp/minutes/tp040326.pdf
交通事務委員會	兩鐵擬議合併的最新進展情況	CB(1)704/05-06(05) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0120cb1-704-5c.pdf
交通事務委員會及 財經事務委員會 (2006年4月12日)	政府當局提供題為“兩鐵合併——建議的未來路向”的資料文件	CB(1)1291/05-06(01) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/fa/papers/fatp0412cb1-1291-1c.pdf

委員會／會議	文件、報告及會議紀要	立法會文件編號
	政府當局對委員在2006年4月12日事務委員會的聯席會議上，就兩鐵合併方案的提問作出的回應	CB(1)1541/05-06(01) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/fatp0522cb1-1541-1c.pdf
	政府當局對委員在2006年4月12日事務委員會的聯席會議上，就員工協同效益及職位空缺的提問作出的回應	CB(1)1347/05-06(03) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0428cb1-1347-3c.pdf
	2006年4月12日的會議紀要	CB(1)1532/05-06 http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/minutes/fatp0412.pdf
交通事務委員會 (2006年4月28日)	政府當局對委員在2006年4月28日交通事務委員會會議上，就與員工相關的事宜的提問作出的回應	CB(1)1241/05-06(02) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/fatp0522cb1-1541-2c.pdf
	王國興議員在2006年4月11日的來函，就兩鐵合併表達意見	CB(1)1301/05-06(01) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/fatp0412cb1-1301-1c-scan.pdf
	兩鐵五會聯席會議提交的意見書	CB(1)1378/05-06(01) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0428cb1-1378-1c-scan.pdf
	香港地下鐵路員工總會提交的意見書	CB(1)1367/05-06(01) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0428cb1-1367-1c-scan.pdf

委員會／會議	文件、報告及會議紀要	立法會文件編號
	地鐵有限公司員工評議會提交的意見書	CB(1)1367/05-06(02) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0428cb1-1367-2c.pdf
	九廣鐵路職工會提交的意見書	CB(1)1399/05-06(01) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0428cb1-1399-1c-scan.pdf
	九廣鐵路員工協會提交的意見書	CB(1)1399/05-06(02) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0428cb1-1399-2c-scan.pdf
	因兩鐵合併而提出的人員編制建議	CB(1)1347/05-06(04) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0428cb1-1347-4c.pdf
	2006年4月28日的會議紀要	CB(1)1786/05-06 http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/minutes/tp060428.pdf
交通事務委員會及 財經事務委員會 (2006年5月22日)	民主建港協進聯盟離島支部就兩鐵合併提交的意見書	CB(1)1564/05-06(01) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0526cb1-1564-1c.pdf
	政府當局對委員在2006年5月22日的聯席會議上，就與票價相關的事宜的提問作出的回應	CB(1)1680/05-06(01) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/fatp0522cb1-1680-1c.pdf

委員會／會議	文件、報告及會議紀要	立法會文件編號
	2006年5月22日的會議紀要	CB(1)1964/05-06 http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/minutes/fatp0522.pdf
交通事務委員會及財經事務委員會 (2006年5月23日)	政府當局對委員在2006年5月23日的聯席會議上就財務／物業方案的提問作出的回應	CB(1)1675/05-06(01) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/fatp0523cb1-1675-1c.pdf
	2006年5月23日的會議紀要	CB(1)1969/05-06 http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/minutes/fatp0523.pdf
交通事務委員會 (2006年5月26日)	題為“兩鐵合併 —— 擬議的立法工作”的文件	CB(1)1557/05-06(03) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0526cb1-1557-3c.pdf
	政府當局對委員在2006年5月26日的交通事務委員會會議上，就兩鐵合併的提問作出的回應	CB(1)1935/05-06(01) http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/papers/tp0526cb1-1935-1c.pdf
	2006年5月26日的會議紀要	CB(1)1928/05-06 http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/panels/tp/minutes/tp060526.pdf
	有關《兩鐵合併條例草案》的立法會參考資料摘要	http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/bills/brief/b34_brf.pdf
立法會 (2004年3月3日)	劉江華議員就兩鐵合併及提供轉乘優惠提出的議案，經李鳳英議員修正後獲得通過	http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/counmtg/hansard/cm0303ti-translate-c.pdf
立法會 (2005年2月23日)	鄭志堅議員就兩間鐵路的擬議合併提出的質詢	http://www.legco.gov.hk/yr04-05/chinese/counmtg/hansard/cm0223ti-translate-c.pdf

委員會／會議	文件、報告及會議紀要	立法會文件編號
人事編制 小組委員會 (2004年4月28日)	因兩鐵合併而提出的人員編制建議	EC(2004-05)3 http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/fc/esc/papers/e04-03c.pdf
人事編制 小組委員會 (2006年6月1日)	因兩鐵合併而提出的人員編制建議	EC(2006-07)6 http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/fc/esc/papers/e06-06c.pdf
財務委員會 (2004年5月14日)	因兩鐵合併而提出的人員編制建議	FCR(2004-05)6 http://www.legco.gov.hk/yr03-04/chinese/fc/fc/papers/f04-06c.pdf
財委會 (2006年6月23日)	因兩鐵合併而提出的人員編制建議	FCR(2006-07)16 http://www.legco.gov.hk/yr05-06/chinese/fc/fc/papers/f06-16c.pdf